

Die Uhrmacherkunst im Dienste des Verbrechens: zur sogenannten "Thomas-Katastrophe" am 11. Dezember 1875 im Bremerhaven

Oestmann, Günther

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Oestmann, G. (2015). Die Uhrmacherkunst im Dienste des Verbrechens: zur sogenannten "Thomas-Katastrophe" am 11. Dezember 1875 im Bremerhaven. *Deutsches Schiffsarchiv*, 38, 33-50. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-74461-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

► GÜNTHER OESTMANN

Die Uhrmacherkunst im Dienste des Verbrechens

Zur sogenannten »Thomas-Katastrophe« am 11. Dezember 1875 in Bremerhaven

Am Vormittag des 11. Dezember 1875 herrscht in Bremerhaven schönes Winterwetter, und auf dem Kai vor der Schleuse des Neuen Hafens steht eine dichte Menschenmenge, um die Passagiere des Lloyd dampfers MOSEL zu verabschieden. Aufgrund der allgemein schlechteren Witterungsverhältnisse ist die Auslastung der Schiffe in den Wintermonaten geringer und es haben lediglich 94 Personen die Passage nach Amerika gebucht, davon vier in der I. Klasse, 15 in der II. und 75 im Zwischendeck.¹

Nach dem siegreichen Ende des Deutsch-Französischen Krieges rechnete der Norddeutsche Lloyd mit einem wirtschaftlichen Aufschwung und erheblichen Verkehrssteigerungen. Daher wurde die sogenannte »STRASSBURG-Klasse« geschaffen, und man vergab Bauaufträge an drei britische Werften. Einer jener insgesamt 13 Dampfer war die MOSEL, die ihre Jungfernfahrt nach New York am 4. Januar 1873 antrat. Die Schiffe der »STRASSBURG-Klasse« besaßen erstmals gerade Steven, waren aber noch mit einer zusätzlichen Rahtakelung ausgestattet. Mit einer Länge von rund 107 m und 3114 BRT war die MOSEL, die 107 Mann Besatzung besaß und Platz für annähernd 900 Passagiere bot, ein für die damaligen Verhältnisse großes und modernes Schiff.²

An besagtem Wintertag steht das Auslaufen der MOSEL unmittelbar bevor. Der Dampfschlepper SIMSON hat bereits festgemacht und die letzten Frachtgüter werden übernommen. Auf einem Fuhrwerk kommen einige Kisten und Fässer vorgefahren, von denen eines mit Eisen beschlagen, 13 Zentner schwer und außerordentlich unhandlich ist. Laut Frachtbrief enthält es eine Lieferung Kaviar im Wert von 3000 Talern. Man beginnt damit, den Wagen zu entladen und die Frachtstücke hochzuhieven (über den genauen Ablauf werden später widersprüchliche Aussagen gemacht³). Um 11:20 Uhr ereignet sich eine gewaltige Explosion, die einen vier Meter tiefen Krater in die Kaje reißt. Eine Rauchsäule steigt fast 200 Meter empor, und durch die Druckwelle gehen in

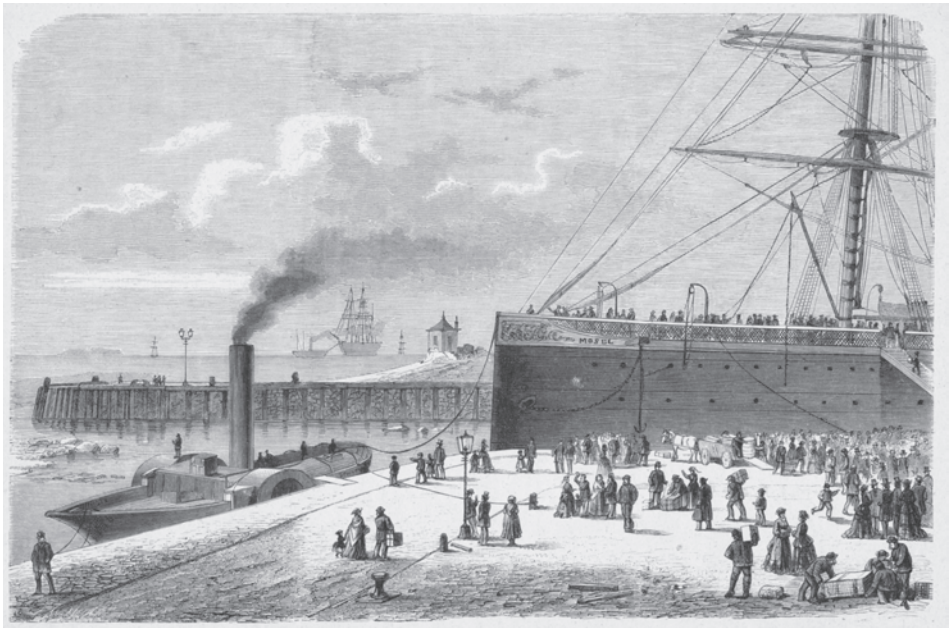


Abb. 1 Der Kai an der Schleuse zum Neuen Hafen vor dem Auslaufen der MOSEL.
(Holzstich nach Carl Justus Fedeler [1837–1897], Illustrierte Zeitung, Nr. 1696, 1.1.1876)

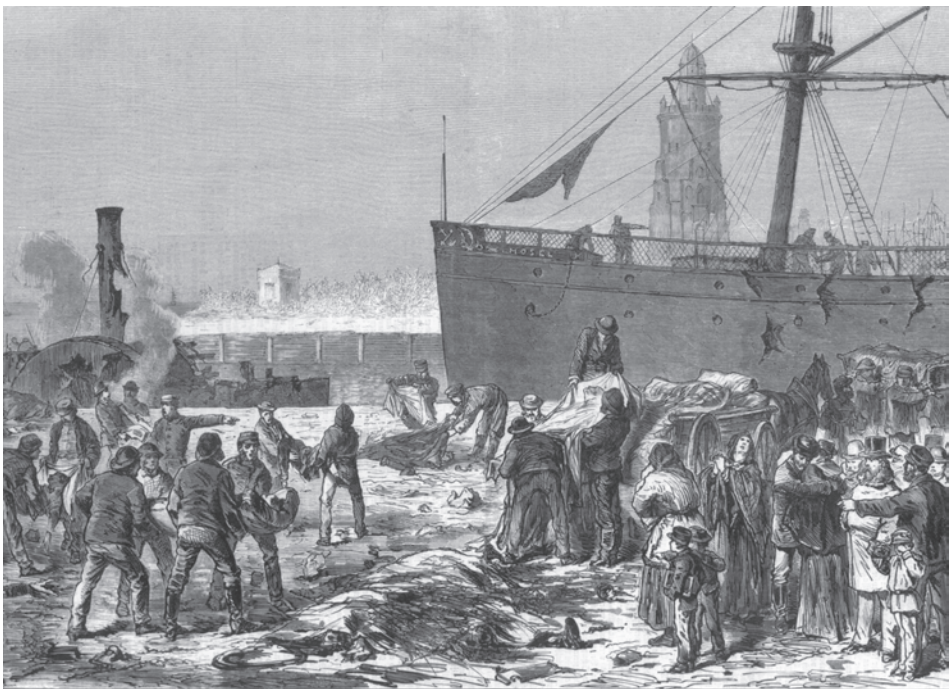


Abb. 2 Der Kai an der Schleuse zum Neuen Hafen unmittelbar nach der Explosion.
(Holzstich nach H. Marutzky in der Illustrierten Zeitung, Nr. 1696, 1.1.1876, S. 13)

den umliegenden Häusern zahlreiche Fensterscheiben zu Bruch. Das Fuhrwerk und die Transportleute sind verschwunden, der Rumpf des Pferdes liegt mit abgetrennten Beinen weit entfernt. Der Bug der MOSEL ist völlig eingedrückt und bis unter die Wasserlinie beschädigt. Überall liegen Leichenteile, verstümmelte Tote, schreien Verletzte, und es bricht Panik aus. Soldaten eilen von einem nahegelegenen Exerzierplatz herbei, die herumliegenden Gliedmaßen werden in einem großen Weidenkorb gesammelt und ins Leichenhaus gebracht, Schwerverletzte werden auf Matratzen gelegt und später in einer Hafenbaracke behandelt. Um 14:00 Uhr trifft ein Zug aus Bremen mit Ärzten und Pflegepersonal ein. Gleichzeitig strömen Angehörige von Toten und Vermissten herbei, aber auch Hunderte Schaulustige. 59 Tote, 29 Vermisste⁴ und etwa 200 Verwundete – Seeleute, Hafenarbeiter und Passagiere, darunter Frauen und Kinder – sind zu beklagen. 56 Frauen haben ihre Ehemänner verloren und 135 Kinder sind zu Halb- oder Vollwaisen geworden. Die Familie des Bremerhavener Kaufmanns Plauert ist besonders hart betroffen. Bis auf die alten Eltern waren alle zur Verabschiedung eines Verwandten am Kai, und keiner kam unversehrt davon: Ein Sohn wird sterbend zurückgebracht, einer Tochter muss das Bein, einer Schwiegertochter der Arm amputiert werden. Die übrigen Familienmitglieder sind tot.⁵

Die Unglücksursache ist zunächst völlig unklar. Zunächst vermutet man eine Kesselexplosion auf dem Schlepper SIMSON, der ebenfalls schwer beschädigt ist. Gerüchteweise verlautet, dass sich zwei weitere Kisten mit Sprengstoff noch an Bord befinden sollen.⁶ Gegen 17:00 Uhr, gut sechs Stunden nach der Katastrophe, dringt Stöhnen und Ächzen aus einer Kabine der I. Klasse. Die von innen verschlossene Tür wird aufgebrochen und der Passagier William King Thomas blutüberströmt gefunden. Man hält ihn zunächst für einen weiteren Verletzten, und Thomas wird in einen Raum gebracht, in dem bereits andere Opfer der Explosion liegen. Bald jedoch wird in seiner Kabine ein sechsschüssiger Revolver entdeckt, in dessen Trommel sich noch vier Kugeln befinden. Eine Kugel steckt in Thomas' Kopf, die andere in der Brusthöhle. Offenbar handelte es sich um einen Selbstmordversuch, und sofort kommt der Verdacht auf, dass der verletzte Passagier etwas mit der Explosion zu tun haben könnte. Zwei kurze Mitteilungen werden bei ihm gefunden, von denen eine an den Kapitän der MOSEL gerichtet ist: *What I have seen today I cannot stand*. Thomas bittet diesen, das Geld in seinen Taschen seiner Frau nach Dresden zu schicken. Auf dem zweiten Zettel steht nur: *God bless you and my darling children, you will never see me again*.⁷

Trotz seiner schweren Verletzungen kommt Thomas zeitweise zu Bewusstsein und wird von der Polizei verhört. Er macht über seine Herkunft widersprüchliche Aussagen, gibt aber schließlich zu, Eigentümer des explodierten Fasses gewesen zu sein. Über den Tatverlauf wie auch die Art des Sprengstoffs schweigt sich Thomas jedoch aus, und ebenso wenig äußert er sich dazu, ob es Mitwisser gibt. In der folgenden Nacht versucht er, seine Verbände abzurei-

ßen, um zu verbluten, und muss gefesselt werden. Vier Tage später trifft seine von der Polizei einbestellte Ehefrau in Begleitung des jüngsten, neun Monate alten Kindes in Bremerhaven ein und schreibt aus ihrem Hotel einen verzweifelten Brief an ihren Mann. Nach dem Bericht eines unbekannten Augenzeugen in der »Gartenlaube« soll dieser Brief jedoch *trotz klarstem Bewusstseins des hartherzigen Mannes* angeblich *kaum einen sichtlichen Eindruck* gemacht haben, und man wollte auch wissen, dass bei seiner Ehefrau *Spuren ernststen Entsetzens über die That fehlten, ebenso wie Spuren tiefen Schmerzes über das Ende ihres Gatten*. Am Sterbelager soll sich die Dame lediglich zu *theatralischen Gefühlsäußerungen* aufgeschwungen und die Ärzte wiederholt mit dem Ausruf *Oh, kill him* gebeten haben, seinem Leiden ein Ende zu machen.⁸ Bei diesen Schilderungen dürfte allerdings moralisierende Kolportage und journalistische Effekthascherei im Spiel gewesen sein, und was davon der Realität entsprochen haben mag, sei dahingestellt. Nach der Vernehmung, einer Hausdurchsuchung in Dresden und Beschlagnahme der privaten Korrespondenz scheint es der Polizei glaubhaft, dass sie von den Plänen ihres Mannes nichts gewusst hat.⁹ Vor dem aus Bremen angereisten Polizeinspektor P.J. Schnepel, der bei seinen Befragungen psychologisch geschickt vorgeht, legt Thomas schließlich ein Teilgeständnis ab. Er stirbt am 16. Dezember um 16:30 Uhr¹⁰ und soll keinerlei Reue über seine Tat gezeigt haben.

43 Opfer der Explosion, von denen nur 22 namentlich identifiziert werden konnten, fanden auf dem Wulsdorfer Friedhof in einem Massengrab ihre letzte Ruhestätte. Wie aus einem erhaltenen Protokoll hervorgeht, wurde auch *der Cadaver des Thomas [...] daselbst eingescharrt*, allerdings außerhalb der Friedhofsbegrenzung.¹¹ Die makabre Bezeichnung kam nicht von ungefähr, denn dem Leichnam fehlte der Kopf. Diesen hatte der Bremerhavener Stadtarzt Soldan zwecks wissenschaftlicher Untersuchungen eigenmächtig abgeschnitten und in ein großes Einmachglas mit Spiritus befördert.¹² Wahrscheinlich sollte festgestellt werden, ob sich eine derart ruchlose Tat in hirnerkrankhaften Abnormitäten irgendwie bemerkbar gemacht hatte. Dafür spricht, dass ein gewisser Wiener Professor Benedikt, der sich nach eigener Aussage mit *dem Studium der Gehirne und der Köpfe von Verbrechern* beschäftigte, 1876 darum bat, den Kopf von Thomas leihweise zu erhalten.¹³ Zunächst wurde der von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmte Kopf im sogenannten »Naturhistorischen Museum« im alten Schulgebäude von Bremerhaven aufbewahrt, das eine Art von Kuriositätenkabinett darstellte.¹⁴ Im Frühjahr 1914 kam dieser an das »Kriminalmuseum« der Bremer Polizei¹⁵ und soll dort 1944 nach einem Bombenangriff zwischen verstümmelten Toten gefunden worden sein. Nachdem niemand den Kopf mehr habe zuordnen können, sei dieser »entsorgt« worden. Nach einer anderen Version ließen britische Soldaten 1945 Handgranaten im Gebäude explodieren. Was auch immer vorgegangen sein mag – seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges ist der Kopf von Thomas spurlos verschwunden.

Abb. 3
Sammelgrab
der Opfer der
»Thomas-Kata-
strophe« auf
dem Friedhof
Wulsdorf. (Auf-
nahme d. Verf.)



Mehrere Zeitungen veröffentlichten Spendenaufrufe, um die Not der Hinterbliebenen zu lindern. In Deutschland, Österreich und den Vereinigten Staaten wurden sofort akribische Untersuchungen angestellt, um die Hintergründe der Tat auszuleuchten. Die berühmte amerikanische Privatdetektei von Allan Pinkerton (1819–1884) erstellte ein sehr detailliertes und umfangreiches Dossier¹⁶, das allerdings seinen Preis hatte: Der Bremer Senat musste hierfür die enorme Summe von 3950 Reichsmark nachbewilligen.¹⁷ Innerhalb weniger Monate hatte die Detektei mittels eines dichtmaschigen Netzes von Informanten etwas erstellt, das man heute als »Bewegungsprofil« bezeichnen würde – eine beachtliche Leistung in einer Zeit, da man zu Pferde oder mit der Kutsche unterwegs war, allenfalls per Bahn und Schiff reisen und nur Briefe und den Telegraphen als Kommunikationsmittel nutzen konnte. Aus diesen Nachforschungen ergab sich schließlich nicht nur ein genaues Bild der zweifelhaften Umtriebe des Täters, sondern auch seiner Persönlichkeit.

Der im Jahre 1827 geborene William King Thomas hieß eigentlich Alexander Keith und war schottischer Herkunft. Die Familie war 1836 nach Kanada emigriert, und sein Vater hatte in Halifax eine Brauerei gegründet, der aller-



Abb. 4 Porträtphotographie von Alexander Keith in jüngeren Jahren. (Bremen, StA: 2-Q.9-438: 275, S. 133)

dings kein wirtschaftlicher Erfolg beschieden war. Ein Onkel gleichen Namens besaß jedoch ebenfalls eine (noch heute bestehende) Brauerei, die florierende und diesen zu einem reichen, einflussreichen Mann in höchster gesellschaftlicher Position machte: Er wurde dreimal zum Bürgermeister von Halifax gewählt. Sein Neffe musste dagegen sein Dasein in ärmlichen Verhältnissen fristen.

Offenbar war schon früh Sozialneid und Geltungsbedürfnis im Spiel, denn Alexander Keith hängt in der Absicht, an der glanzvollen Position seines Onkels teilzuhaben, seinem Namen das Wort »junior« an – und fälschte dessen Namen auf Wechseln. Keith sr. hatte sich inzwischen im Eisenbahnbau engagiert und seinen Neffen mit der Lieferung von Pulver für Sprengarbeiten aus dem städtischen Pulvermagazin beauftragt. Stattdessen verschaffte sich dieser aus anderen Quellen weit billigeres Material und behielt die Differenz ein. Es kam der Verdacht des Betruges

auf, doch explodierte das Pulvermagazin plötzlich am 14. August 1857, und mit dessen Vernichtung wurden sämtliche Spuren beseitigt. Eine Beteiligung an der Explosion, die mehrere Häuser zerstörte, etliche Verletzte und mindestens ein Todesopfer forderte, konnte Keith jedoch nicht nachgewiesen werden. Die wenigen, die ihn in Verdacht hatten, wurden im Stillen entschädigt – den Ruf der Familie Keith zu wahren, war offenbar wichtiger, als sich mit den wirklichen Umständen näher zu beschäftigen.¹⁸ Keith jr. dürfte daraus den Schluss gezogen haben, dass sich mit entsprechendem Einfluss und genügend Geld alles regeln und gegebenenfalls auch vertuschen ließ.

Im Amerikanischen Bürgerkrieg wurde Halifax zum Mittelpunkt konspirativer Unternehmungen der Südstaaten zur Beschaffung von Waffen und Ausrüstung. In Erwartung höchst profitabler Geschäfte schlug sich Keith (von seinen Kumpanen »Sandy« genannt) auf die Seite der Konföderierten, betätigte sich als Schiffsagent und schickte Blockadebrecher an die Küste der Sezessionsstaaten. Unter anderem war er an einem frühen Versuch des Terrorismus mittels biologischer Waffen beteiligt: Ein Arzt namens Luke Blackburn, der später zum Gouverneur von Kentucky gewählt wurde, sammelte die Klei-

der von Opfern einer Gelbfieberepidemie auf Bermuda und schickte diese nach Halifax. Von dort sollten diese in die Nordstaaten verkauft werden, um dort die Krankheit zu verbreiten. Eine Sendung war für Präsident Lincoln bestimmt.¹⁹ Der Anschlag schlug fehl, denn Blackburn meinte irrigerweise, dass sich die Krankheit durch Kontaktinfektion verbreiten würde, tatsächlich waren jedoch Moskitos die Überträger.

Als im Verlauf des Sezessionskrieges die Lage der Konföderierten immer aussichtsloser wurde, kamen Südstaatler nach Kanada und planten von dort Anschläge, deren Vorbereitung Keith unterstützte. Am 9. August 1864 sprengte John Maxwell, ein Geheimagent der Konföderierten, einen Munitions-Frachtkahn mittels einer Zeitbombe in die Luft, und der Versicherungskaufmann Thomas Courtenay ersann den sogenannten »Kohlentorpedo« zur Vernichtung von Schiffen der Union: Ein hohles Kohlestück enthielt Schießpulver, das von arglosen Heizern in die Feuerung geschaufelt werden und im Kessel detonieren sollte.²⁰ Derartige Machinationen brachten Keith vermutlich erstmals auf die Idee des Versicherungsbetruges mittels einer Sprengladung in einem versicherten Frachtstück. Es würde zu weit führen, hier auf sämtliche seiner Betrügereien, Unterschlagungen und sonstigen dunklen Geschäfte näher einzugehen.²¹ Immer wieder vertrauten ihm zwielichtige Gestalten in Erwartung märchenhafter Profite viel Geld an, und wenn dieses »verloren ging«, fand er stets plausible Ausreden.

Im Dezember 1864 verschwand Keith in Begleitung von Mary Clifton, dem Zimmermädchen eines Hotels in Halifax, mit einer großen Summe Geldes von der Bildfläche. Für eine kurze Zeit lebte er in Saus und Braus in Boston und New York, aber seine wütenden, um ansehnliche Summen betrogenen Kumpane hatten Privatdetektive engagiert, die ihm alsbald auf den Fersen waren. Keith ließ die inzwischen schwangere Mary Clifton in New York zurück und floh in Richtung Westen nach Missouri. In Edwardsville (unweit von St. Louis) heiratete er am 21. August 1865 die aus Frankreich stammende Hutmacherin Cecilia F. Paris²², mit der er vier Kinder hatte. Die von ihm betrogenen Partner setzten jedoch weiterhin alles daran, ihn zu finden, und bereits wenige Monate nach der Hochzeit stand zu seinem Entsetzen Luther Rice Smoot in Begleitung eines Privatdetektivs und eines U.S. Marshals in der Tür. Smoot war Quartiermeister von Virginia in der Armee der Konföderierten gewesen und von Keith um 25 000 Dollar betrogen worden. Erst als Keith mit einiger Mühe das verlangte Geld herbeischaffen konnte, entließ man ihn aus dem Gefängnis.

Es war absehbar, dass dies nicht der letzte Besuch von seinen Kumpanen sein würde. Daher setzte er sich 1866 überstürzt nach Europa ab und lebte mit seiner Familie zunächst zeitweise in Wien, Linz und Leipzig. Schließlich ließ man sich in Dresden nieder, wo der stets charmant und jovial auftretende Keith in Kreisen der »besseren Gesellschaft« verkehrte und allgemein als erfolgreicher, viel reisender Geschäftsmann wie auch vorbildlicher Familienva-



Abb. 5 Porträtphotographie von Alexander Keith alias William King Thomas. (Bremen, StA: 2-Q.9-441, I)



Abb. 6 Kopf von Alexander Keith. (Stadtarchiv Bremerhaven)

ter galt. Jedoch arbeitete er niemals, sondern zehrte von seinem mitgebrachten, aus dunklen Quellen stammenden Kapital. Nicht nur sein aufwendiger Lebensstil, sondern auch der Verlust beträchtlicher Summen in Spielbanken und durch Fehlspekulationen ließen dieses allerdings rasch zusammenschmelzen. Schließlich war Keith alias Thomas praktisch bankrott und verfiel auf den Gedanken, seine finanziellen Probleme durch einen Versicherungsbetrug großen Stils zu lösen. Dieses Vorhaben sollte eine »Pioniertat« und auf sinistre Weise bahnbrechend werden: Mit einem hoch versicherten Frachtstück, das Sprengstoff und eine Höllenmaschine enthielt, wollte er ein Schiff auf dem Atlantik spurlos verschwinden lassen und die Versicherungssumme einstreichen. Es handelte sich um den ersten Versuch einer derartigen, auf See verübten Straftat unter Verwendung eines Zeitzünders.²³

1873 nahm Keith in Leipzig Verhandlungen mit dem Turmuhrfabrikanten Johann Ignatz Fuchs (1821–1893) auf und erkundigte sich nach der Möglichkeit, ein geräuschloses Uhrwerk herzustellen, das nach zehntägiger Laufzeit einen starken Schlag bewirken könne. Fuchs war ein zu seiner Zeit bekannter Uhrmacher, der aus dem westfälischen Welda stammte und zunächst in Zerbst eine Werkstatt gegründet hatte. In seinem 1845 nach Bernburg verlegten Betrieb entstanden Turmuhren, mit denen im Laufe der Zeit nahezu sämtliche Bernburger Kirchen ausgestattet wurden. Auf der Weltausstellung in Wien erhielt Fuchs 1873 für eine neuartige Konstruktion die silberne »Fortschrittsmedaille«. Da Keith sehr schlecht Deutsch sprach und Fuchs den Zweck der Vorrichtung nicht verstand, verfolgte Letzterer die Angelegenheit zunächst nicht weiter.

Daraufhin fragte Keith im Frühjahr 1874 unter dem Namen Peadro Wiskof bei dem Wiener Uhrmacher Ignaz Rind an. Dieser baute ein Uhrwerk und schickte es nach einigen geforderten Verbesserungen gegen Ende des Jahres postlagernd nach Deutschland.²⁴ Nun ging Keith daran, sich Sprengstoff zu verschaffen und besuchte die Fabrik der Gebrüder Krebs in Köln. Er stellte sich in gebrochenem Deutsch als Mr. Garcie aus Kingston in Jamaika vor und bekundete sein Interesse an dem Sprengstoff »Lithofracteur«. Dabei handelte es sich um eine Variante der Dynamit-Rezeptur von Alfred Nobel, mit der man eine größere Sprengwirkung erzielen wollte. Nach Angabe des Herstellers sollte ein Pfund des Sprengstoffs in seiner Wirkung der zehnfachen Menge von Pulver entsprechen.²⁵ Keith alias Garcie alias Thomas gab vor, den Sprengstoff aufgrund des harten Gesteins in einem seiner Bergwerke zu benötigen. Im März 1875 holte er 700 Pfund persönlich ab.²⁶

Das von ihm mittlerweile in Empfang genommene Uhrwerk Rinds genügte seinen Anforderungen jedoch nicht; es war zu klein und erwies sich in der Funktion als nicht kräftig genug. So wandte sich Keith abermals an Fuchs und reiste nach Bernburg. Inzwischen vermochte er besser Deutsch zu sprechen und gab sich als Besitzer russischer Seidenfabriken aus, für die er ein besonderes Uhrwerk anfertigen lassen wollte. Dieses sollte geräuschlos zehn Tage laufen können und einen Schlagbolzen auslösen, dessen Kraft etwa der eines 30 Pfund schweren Hammers entsprach. Als Fuchs den Zweck erfahren wollte, antwortete ihm Keith, dass es sich um eine neue Erfindung in der Seidenfabrikation handele. Das Uhrwerk solle einen speziellen Mechanismus in Bewegung setzen, der tausend Fäden auf einen Schlag durchtrennen könne. Keith stellte in Aussicht, weitere 20 Uhrwerke zu bestellen. Meister Fuchs fand seinen Kunden zwar etwas sonderbar, schöpfte aber keinen Verdacht und machte sich an die Arbeit. Pünktlich am 20. April 1875 übergab er im Leipziger Hotel »Pologne« das erste Uhrwerk. Bei einer probeweisen Auslösung des Schlagbolzens wurde der Mahagonitisch, auf dem das Werk stand, erheblich beschädigt.²⁷ Keith zeigte sich über die Wirkung sehr befriedigt und zahlte Fuchs nicht nur die vereinbarten 100 Taler, sondern anstandslos auch einen von dem Uhrmacher geltend gemachten Mehraufwand von 25 Talern. Danach hörte Fuchs jedoch nichts mehr von ihm.



Abb. 7 Porträt Johann Ignatz Fuchs.
(Museum Schloss Bernburg)

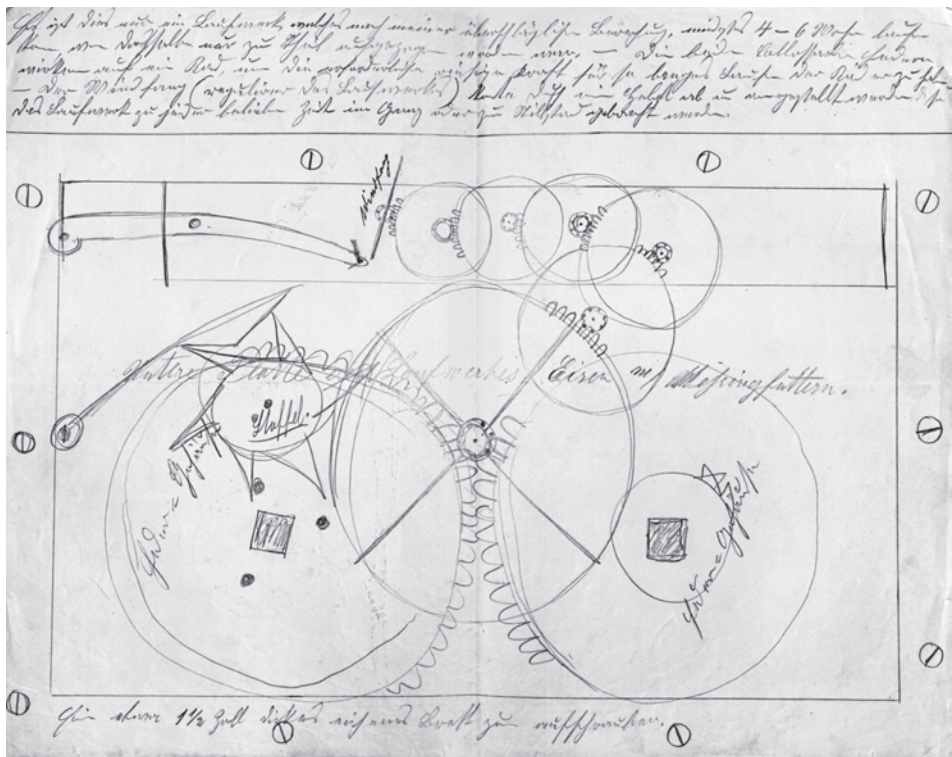


Abb. 8 Skizze des Uhrwerks von Johann Ignatz Fuchs; Überschrift: *Es ist dies das Laufwerk, welches nach meiner überschläglichen Berechnung mindestens 4-6 Wochen laufen kann, wenn dasselbe nur zum Theil aufgezogen worden war. – Die beiden collossalen Federn wirken auf ein Rad, um die erforderliche riesige Kraft für so langes Laufen der Räder zu haben. – Der Windfang (Regulirer des Laufwerks) kon[n]te durch einen Hebel ab- und angestellt werden, & so das Laufwerk zu jeder belieb[ig]en Zeit im Gang oder zum Stillstand gebracht werden.* (Bremen, StA: 2-Q.9-437, 5)

Anfang Juni 1875 ließ Keith über das Londoner Bankhaus Baring Brothers eine Kiste mit 9000 Pfund Sterling versichern und auf den Dampfer RHEIN des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven verladen.²⁸ Er selbst schiffte sich wenig später auf der britischen REPUBLIC ein. Doch als Thomas in New York eintraf, lag die RHEIN unbeschädigt im Hafen. Der Zündmechanismus hatte offensichtlich versagt – der Deckel einer Federhaustrommel war herausgesprungen und hatte das Laufwerk blockiert. Keith ließ das Fass, dessen Inhalt er als Polierpaste deklarierte²⁹, in New York einlagern und trat mit dem Uhrwerk die Rückreise auf der REPUBLIC an.

Kaum in Deutschland zurück, unternahm er einen erneuten Versuch. Ende September verschaffte sich Keith nochmals 100 Pfund »Lithofracteur« und versuchte, zwei schwere Kisten, die angeblich Dollarmünzen enthielten, in Liverpool zu versichern. Doch bestanden sowohl die Versicherungsgesellschaft

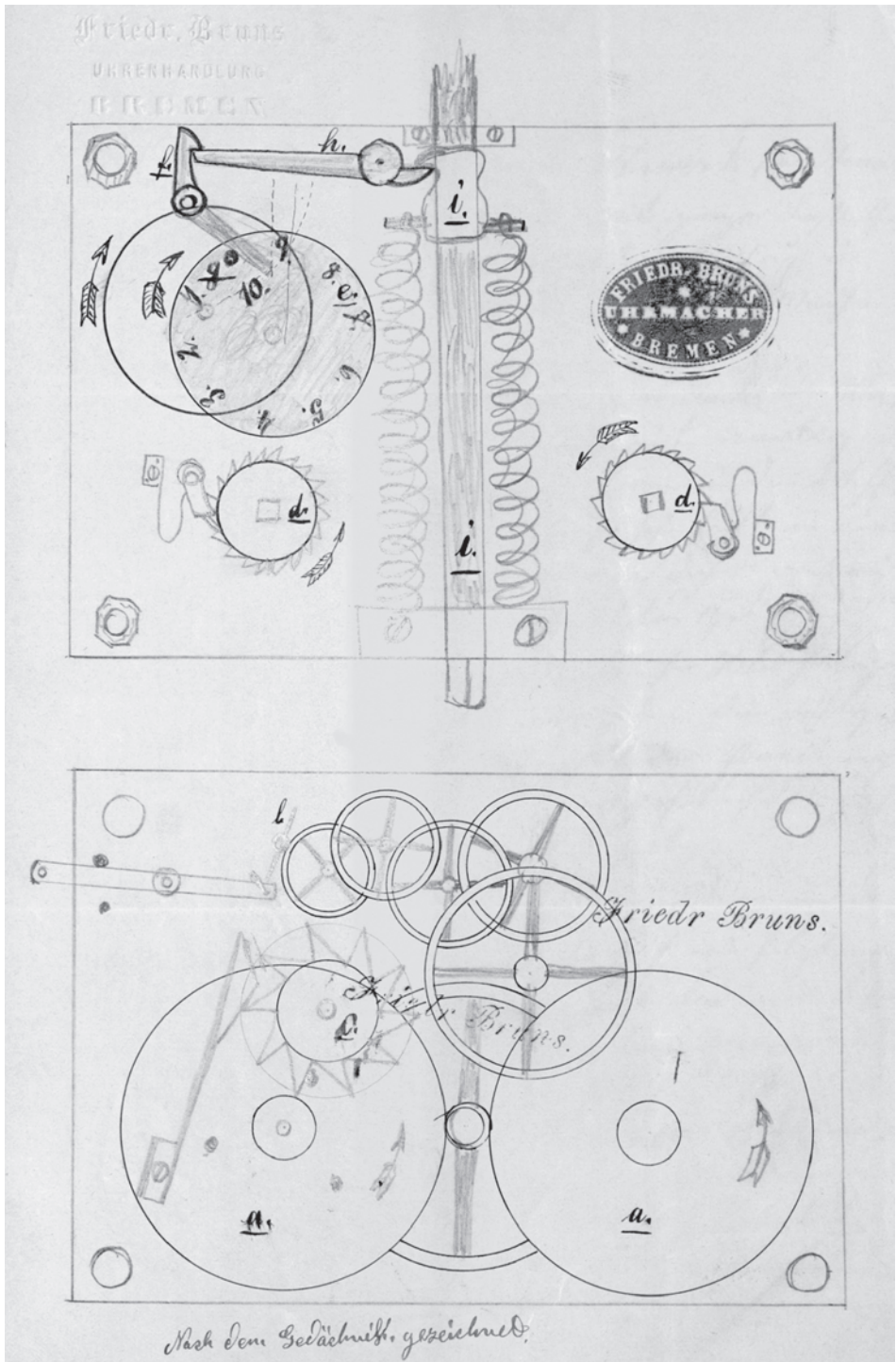


Abb. 9 Skizze des Uhrwerks von Friedrich Bruns. (Bremen, StA: 2-Q.9-438, 255)

als auch die White Star Line auf vorheriger Zählung des Geldes. Keith musste mit seinen Kisten unverrichteter Dinge nach New York reisen. Wiederholte Versuche, deren angeblichen Inhalt durch den Zahlmeister der CELTIC quittieren zu lassen, schlugen fehl.³⁰ Wahrscheinlich warf er den Sprengstoff heimlich über Bord, um bei der Zollkontrolle keinen Verdacht zu erregen.

In New York ließ Keith das eingelagerte Fass wiederum auf die RHEIN verladen. Es traf Mitte November in Bremerhaven ein und wurde nach Bremen weitergeleitet. Er selbst hatte sich auf der FRISIA eingeschifft, mietete nach seiner Ankunft einen Lagerraum an und gab bei einem Tonnenmacher namens Delvendahl ein neues, großes Fass in Auftrag, in das ein Zwischenboden eingesetzt wurde.³¹ Eine Abteilung füllte Keith mit Sprengstoff, und für den Schlagbolzen des zuvor von dem Bremer Uhrmacher Friedrich Bruns ausgebesserten Mechanismus wurde der Zwischenboden mit einem Loch versehen. Keith brachte das mit 3000 Reichsmark versicherte, angeblich mit Kaviar gefüllte Fass³² als Passagiergut persönlich zur Frachtexpedition des Norddeutschen Lloyd. Die Schiffe der Reederei transportierten regelmäßig besonders eilige und kostbare Ladung, und was den Lloyd überdies für Keith attraktiv machte, war die Tatsache, dass diese Reederei, anders als die HAPAG, auch Versicherungsgeschäfte betrieb.

Er buchte eine Passage I. Klasse nach Southampton und wollte dort von Bord gehen. Wahrscheinlich beabsichtigte Keith, in Southampton dem Zahlmeister eine Kiste gegen Quittung zu übergeben, die vorgeblich 15 000 Taler in amerikanischen Dollarnoten enthielt. Sein gesamtes Vorgehen war sehr methodisch und der Zeitpunkt der Explosion exakt geplant: Am zehnten Tag nach Ablegen des Schiffes sollte der Mechanismus auslösen und die MOSEL im Nordatlantik untergehen. Allein zwischen 1851 und 1873 waren sieben Dampfer spurlos verschwunden, und es konnte nur ein tragisches Unglück als Ursache vermutet werden. Zeugen würde es nicht geben, denn seinerzeit waren noch keinerlei Kommunikationsmöglichkeiten auf hoher See verfügbar. Alles sah nach dem perfekten Verbrechen aus.

Warum aber kam es zur vorzeitigen Explosion? Die Antwort ist in der Konstruktion des Mechanismus zu finden. Es handelte sich um ein großes, kräftig gebautes Laufwerk mit eisernen Platinen von 31 x 21 cm und einer Tiefe von 14 cm. Der Ablauf eines von zwei Federhäusern angetriebenen Räderwerks wurde mittels eines Windfangs reguliert. An diesem waren zwei Kugeln mit Federblättchen montiert, die sich innen an ein ringförmiges Blech anlegten und bei Vollaufzug die Umlaufgeschwindigkeit abbremsten. Das Funktionsprinzip scheint Fuchs dem bei Dampfmaschinen verwendeten Regulator entnommen zu haben. Nach der Schilderung des Uhrmachers Bruns soll es sich um einen gewöhnlichen Windfang gehandelt haben; möglicherweise hatte Keith die beiden Kugeln zuvor demontiert.

In den Boden eines der Federhäuser (links) waren drei (vier?) Stifte eingesetzt, die ein Rad mit 10 (15?) Zähnen weiterschalteten. Auf dessen Achse saß

Das Thomas'sche Höllenuhrwerk.

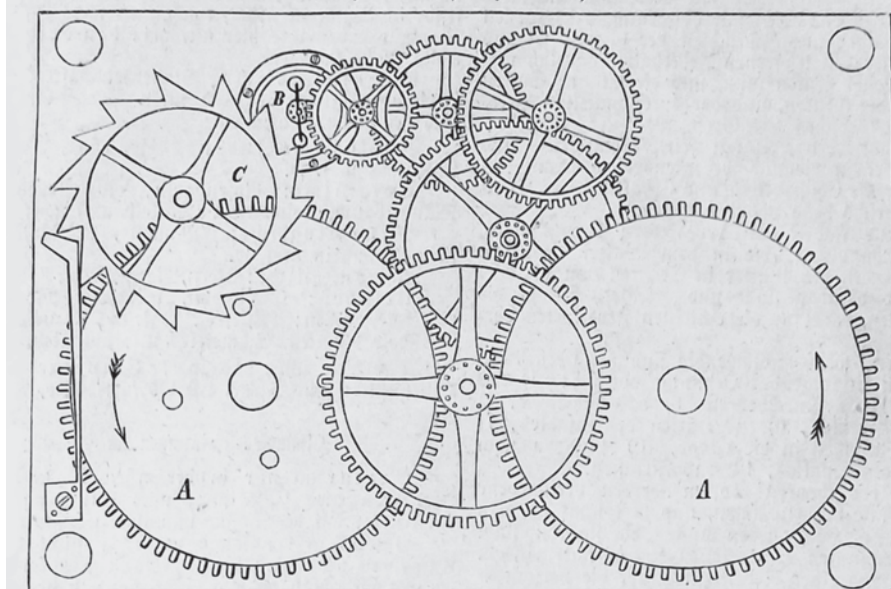


Fig. 1. Innere Ansicht der Thomas'schen Höllenuhr.

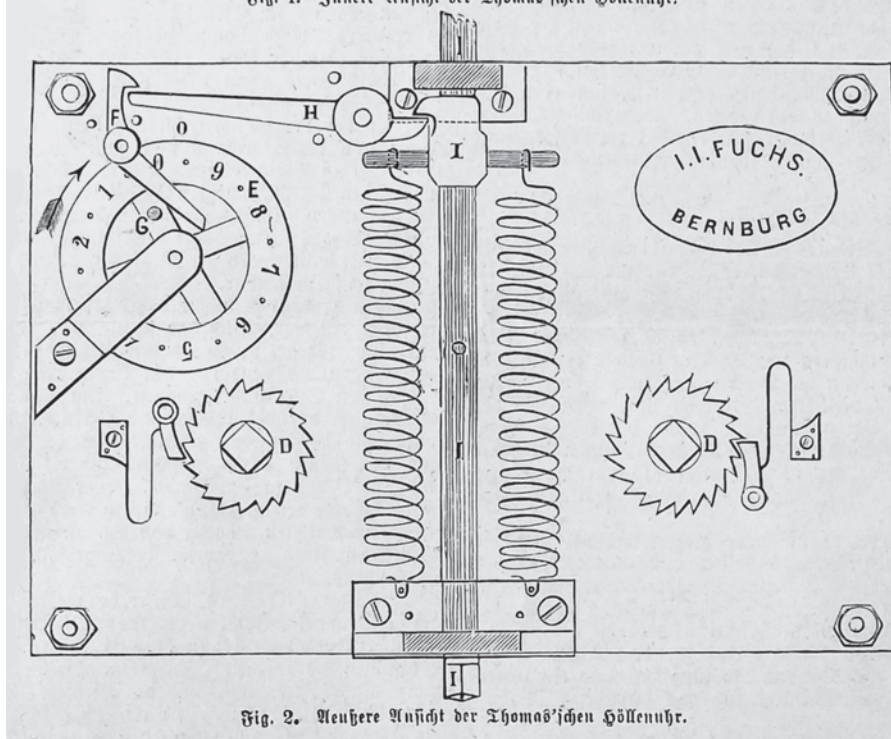


Fig. 2. Äußere Ansicht der Thomas'schen Höllenuhr.

außen (vor der Platine) eine Scheibe mit 10 Teilungen und einem Hebestift. Dieser löste über einen Hebel mit Halteklauwe den mittels zweier starker Wendelfedern gespannten Schlagbolzen, der etwa 10 cm hervorschnellte und die Zündpatrone explodieren ließ.

Keith hatte an alles gedacht, nur an das eine nicht: Der Mechanismus war nicht stoßgesichert und konnte durch eine starke Erschütterung vorzeitig auslösen. Sein Erbauer hatte aufgrund des ihm vorgespiegelten Verwendungszwecks jedoch keinerlei Veranlassung, eine entsprechende Sicherung vorzusehen. Wahrscheinlich war das sehr schwere Fass beim Abladen zu hart aufgesetzt worden oder beim Aufwinden aus dem Halteseil gerutscht.

Durch den Anschlag wurde Fuchs unfreiwillig zu einer Berühmtheit. Er hatte sich sofort bei den Behörden gemeldet, als das Explosionsunglück bekannt geworden war, und konnte glaubhaft versichern, in keiner Weise von irgendwelchen kriminellen Absichten gewusst zu haben. In der Folgezeit erhielt Fuchs zahlreiche Aufträge und lieferte *original Bremerhavener Höhlenmaschinen* an etliche Museen (eines dieser Replikat ist im Museum auf Schloss Bernburg ausgestellt). Fuchs baute zwei monumentale Weltzeituhren mit astronomischen Anzeigen für die Rathäuser in Paderborn und Bernburg; Letztere wurde 1878 aufgestellt.³³ 1921 kam die Uhr in den Neubau des Rathauses am Bernburger Karlsplatz, und im Jahre 1937 erwarb Ernst Kircheng die Firma. Sein Sohn Hans trat 1969 in das Unternehmen ein, das 1972 verstaatlicht, in »VEB (K) Mechanische Werkstätten Bernburg« umbenannt wurde und als »Mechanische Werkstatt Hans Kircheng« noch heute Bestand hat. Diese restaurierte 1992 die Uhr ihres Vorgängers.

Zum weiteren Schicksal der MOSEL noch einige kurze Bemerkungen. 1882 erhielt das Schiff in Glasgow eine neue Maschine von 3500 PS, die eine Geschwindigkeit von 14 Knoten ermöglichte, aber noch im selben Jahr strandete das Schiff am 9. August bei fast voller Fahrt im dichten Nebel bei Lizard vor der Küste Cornwalls und ging als erster Dampfer der »STRASSBURG-Klasse« verloren.³⁴ Die Besatzung und alle Passagiere konnten unbeschadet evakuiert und ein Großteil der Ladung geborgen werden, bevor das Schiff nach etwa zwei Wochen auseinanderbrach und sank. Das Seegebiet bei Lizard ist ein großer Schiffsfriedhof, und der Untergangsort der MOSEL wird unter Tauchern *junk shop* (Ramschladen) genannt, denn dort lassen sich noch heute Massen von Kleinteilen im Sand finden, darunter für den Export bestimmte Taschenmesser, Kämme, Scheren, Zahn- und Schuhbürsten, Knöpfe, Perlen, Brillen sowie Mundharmonikas.

Es lag damals jenseits der Vorstellungskraft der Zeitgenossen, dass ein eiskalt kalkulierender Familienvater ein ganzes Schiff mit Hunderten Menschen in den Untergang schicken wollte. Umso größer war das Entsetzen, und es herrschte allgemeine Fassungslosigkeit. Man hatte erste Bekanntschaft mit einer neuen Art des Verbrechens gemacht: Ein äußerlich harmloser, ja sympathisch wirkender Mensch ging mit Intelligenz und kalter Berechnung zu Wer-

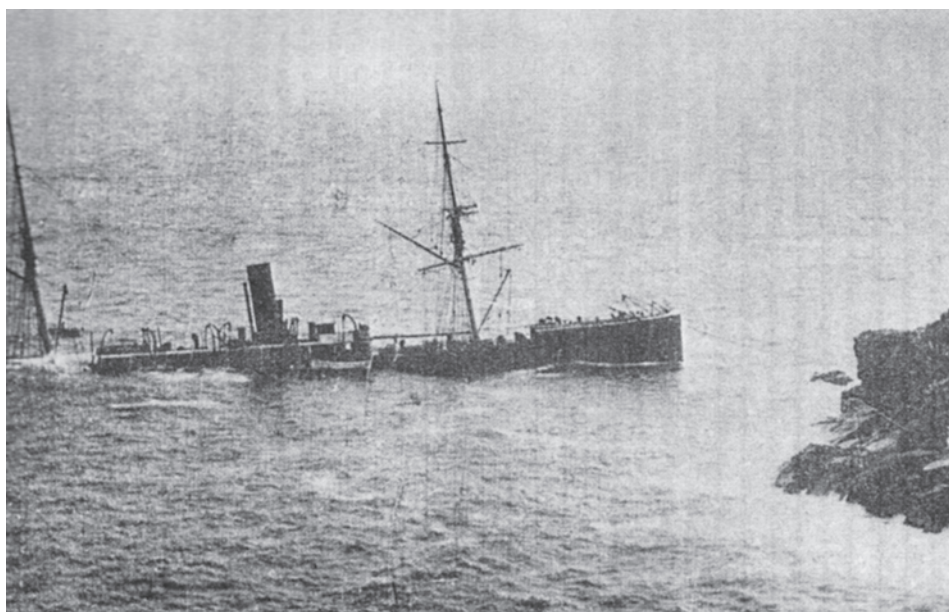


Abb. 11 Wrack der MOSEL auf den Felsen von Church Cove östlich von Lizard Point in der Grafschaft Cornwall. (Archiv d. Verf.)

ke und war ohne jegliche Skrupel bereit, seinen Zwecken beliebig viele ungeteilte Menschen zu opfern. Das Attentat von Bremerhaven, so ungeheuerlich, unvorstellbar und buchstäblich jeden Rahmen sprengend es damals erschien, sollte jedoch nur ein Vorgeschmack dessen sein, was noch kommen sollte.

Alexander »Sandy« Keith ist mit seiner Tat zu zweifelhafter historischer Berühmtheit gelangt, aber dermaleinst in den Olymp der Kunst erhoben und zum Helden eines abendfüllenden Musikstücks zu werden, konnte er sich wohl selbst in seinen kühnsten Träumen nicht vorstellen: Seine pathologische Persönlichkeit bildete den Stoff für eine 2011 im kanadischen Calgary uraufgeführte, hochdramatische Oper mit dem Titel »The Inventor«, die der Brite Bramwell Tovey (*1953) komponiert hat. Sein Librettist John Murrell hat sich zwar einige künstlerische Freiheiten erlaubt, orientiert sich aber doch weitgehend an den historischen Fakten. In dem genialen Text erscheint Keith, der seine Identität beständig »neu erfindet«, jedoch nicht als monströser Unhold, sondern die eigentliche Triebfeder seiner Taten ist das tiefe Verlangen, geliebt, anerkannt und bewundert zu werden. Vor dem letzten Coup in Bremerhaven quälen ihn Gewissensbisse – sein letzter Gedanke vor dem Selbstmord gilt den beiden Frauen und seinen Kindern. Was in seinem Kopf wirklich vorgegangen sein mag, werden wir jedoch nie erfahren.

Quellen und Literatur:

Zur »Thomas-Katastrophe« existiert eine Vielzahl archivalischer Quellen im Bremer Staatsarchiv. Unter 2-Q.9-437–442 finden sich umfangreiche Ermittlungsunterlagen, Berichte und Polizeiakten. Dagegen ist im Bremerhavener Stadtarchiv nur eine schmale Akte (372/1) vorhanden.

Eine auf den Ermittlungsakten und zeitgenössischen Publikationen fußende Darstellung ist im von Julius Eduard Hitzig, Willibald Alexis und Anton Vollert herausgegebenen Sammelwerk »Der Neue Pitaval: Eine Sammlung der interessantesten Criminalgeschichten aller Länder aus älterer und neuerer Zeit«, N.S. 13, Leipzig 1878, S. 1–60 abgedruckt.

Weiterhin sind »Die Bremerhavener Katastrophe: Von einem Augenzeugen«, in: Die Gartenlaube: Illustriertes Familienblatt 24, 1876, S. 19f., 36–38, Johann Friedrich Hashagen: »Die Explosion in Bremerhaven: Ein Tag im Advent. Zur Erinnerung an den 11. December 1875«, Bremen 1876, und die noch 1875 in Bremerhaven erschienene Schrift eines Anonymus zu nennen (»Die Schreckens-Katastrophe in Bremerhaven: Erinnerungsblatt an den 11. Decbr. 1875«). Letztere wurde 1925 unter dem Titel »Das Thomas-Verbrechen in Bremerhaven am 11. December 1875 bei Abfahrt des Lloyd dampfers »Mosel« von der Provinzial-Zeitung Bremerhaven-Wesermünde mit dem Vermerk *aus alten Papieren* nochmals aufgelegt.

Ann Larabee legte in neuerer Zeit eine detaillierte Biographie von Alexander »Sandy« Keith alias William King Thomas vor (»The Dynamite Fiend: The Chilling Tale of a Confederate Spy, Con Artist, and Mass Murderer«, New York 2005), und in Lee Mellors Buch »Rampage: Canadian Mass Murder and Spree Killing« (Toronto 2013) ist ihm ein Kapitel gewidmet (S. 113–130).

Moritz Grossmann und Emil Schneider publizierten eine kurze Beschreibung des Uhrwerkes von Fuchs unter dem Titel »Die Uhrmacherkunst im Dienste des Verbrechens«, in: Allgemeines Journal der Uhrmacherkunst 1, 1876, S. 18f. Weitere Beschreibungen finden sich in dem Artikel »Das Uhrwerk des Verbrechers Thomas«, in: Die Gegenwart: Wochenschrift für Literatur, Kunst und öffentliches Leben 9, Nr. 4 (22.1.1876), im Deutschen Hausschatz in Wort und Bild (»Das Thomas'sche Höllenuhrwerk«, 2, 1876, S. 288) sowie in der Illustrierten Zeitung (66, Nr. 1696, 1.1.1876, S. 20). Die jüngst erschienene Darstellung von Michael Schuster (»Die Bernburger Höllenmaschine«, Baalberge 2013) weist Ungenauigkeiten auf, und einige Namen sind falsch wiedergegeben.

Im Folgenden wird eine bislang unbekannte Beschreibung des Mechanismus von dem Bremer Uhrmacher Friedrich Bruns wiedergegeben, der seinen Darlegungen auch eine Zeichnung beigelegt hat (Bremen, Staatsarchiv: 2-Q.9-438, 255d; die Zeichnung hier wiedergegeben in Abb. 9; der Wortlaut des Texts wurde beibehalten, die Interpunktion jedoch geringfügig verändert):

Das von mir reparirte Uhrwerk für Thomas ist nach meinem besten Wissen mit ganzer Bestimmtheit von dem des Herrn Fuchs, nach der Zeichnung in der Illustrierten Zeitung, in folgender Weise verschieden.

Die ganze Construction des Fuchsschen Uhrwerkes ist dem von mir reparirten analog, & sind die Verschiedenheiten der Form in den betreffenden Hebeln auf meiner ersten Zeichnung sehr leicht in einer Ungewißheit zu suchen & nehme ich daher an (muß es vielmehr, weil ich kein bestimmtes Gedächtniß mehr für die genaue Form dieser Hebel habe) – daß die von Herrn Fuchs angegebenen die richtigeren sind, da ihre Form & Einfachheit der Praxis mehr entspricht, nur hätte eine Sicherheitsfeder hinter dem Hebel f nicht fehlen sollen.

Die verschiedene Lage der Räder und der Form hier nachstehender [?] Theile sind jedoch wie folgt verschieden. Das Federhaus a hatte bei mir 3 vor der Staffel (oder von Fuchs genanntem Sperrade) c fortbewegenden Stifte, der Staffel selbst 10 Zähne (nach bestem Wissen.) – Bei Fuchs aber 15 Zähne & 4 Stifte. – Die regulirenden Kugeln am Windfange h auch in besonderer Zeichnung mit L bezeichnet, waren bei mir bestimmt nicht vorhanden, sondern nur ein gewöhnlicher Windfang, dessen Form von der allergewöhnlichsten keine besondere Abweichung hatte. – Die Zifferscheibe E. mit den Ziffern 1–10. war bei mir nicht geschenkt, sondern eine volle Messing-Scheibe, in welche die Ziffern 1–10 eingeschlagen waren & zwar mit dem

Unterschiede, wie vorstehende Zeichnung zeigt, daß bei mir der Auslösestift g. in den Kreis der übrigen Ziffern eingesetzt war & die Ziffer 10. darunter eingeschlagen. – Bei Fuchs ist dies gerade umgekehrt, die 10 steht im Kreise der andern Ziffern, & der Auslösestift ist in einem Schenkel darunter eingesetzt.

Der Stempel J.J. Fuchs, Bernburg, an der Stelle wo ich jetzt zur besseren Deutlichkeit den meinigen gesetzt habe, war auf der Uhr nicht vorhanden. Den Schläger I auf den Spiralfedern [? – auf der Zeichnung nicht vermerkt] hatte ich nicht mit erhalten & kan über seine Form daher nichts sagen. – Das erste Triebrad, auf das beide Federn einwirkten, lag bei mir unter den Federgehäusen & das zweite darüber – Bei Fuchs gerade umgekehrt. Die Zahl der verschiedenen Übersetzungsräder war bei mir etwa 1–2 mehr, wie von Herrn Fuchs gezeichnet. Die angegebenen Größen-Verhältnisse der ganzen Uhr kan übereinstimmen.

Bremen, d. 14. Jan. 1876.

Friedr. Bruns

Anmerkungen:

- 1 Diese Angaben nach der gedruckten Passagierliste (Bremen, StA: 2-Q.9-437, 80). In einer späteren Aufstellung des Norddeutschen Lloyd heißt es jedoch, dass sechs Passagiere in der I., 15 in der II. Klasse und 79 im Zwischendeck gebucht hatten. Die Besatzung hatte eine Stärke von 105 Mann (Bremen, StA: 2-Q.9-438, 295).
- 2 Vgl. Arnold Kludas: Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857 bis 1919. Bd. 1. Herford 1991, S. 22.
- 3 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 12.
- 4 Angaben nach der Schrift »Die Schreckens-Katastrophe in Bremerhaven: Erinnerungsblatt an den 11. Decbr. 1875«, Bremerhaven 1875, S. 9.
- 5 Julius Eduard Hitzig, Willibald Alexis und Anton Vollert (Hrsg.): Der Neue Pitaval: Eine Sammlung der interessantesten Criminalgeschichten aller Länder aus älterer und neuerer Zeit, N.S. 13, Leipzig 1878, S. 7.
- 6 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 24.
- 7 Bremen, StA, 2-Q.9-441, I.
- 8 Die Bremerhavener Katastrophe: Von einem Augenzeugen. In: Die Gartenlaube: Illustriertes Familienblatt 24, 1876, S. 37; Der Neue Pitaval (wie Anm. 5), S. 26.
- 9 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 153; 158.
- 10 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 111.
- 11 Bremerhaven, Stadtarchiv: 372/1, fol. 1r.
- 12 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 186; 2-Q.9-438, 207. Die Schilderung bei Ann Larabee: The Dynamite Fiend: The Chilling Tale of a Confederate Spy, Con Artist, and Mass Murderer. New York 2005, S. 199 ist reine Erdichtung.
- 13 Bremerhaven, Stadtarchiv: 372/1, fol. 2r–3r.
- 14 Bremerhaven, Stadtarchiv: 226/11, S. 34f.; Bremen, StA: 2-Q.9-442, 7.
- 15 Bremerhaven, Stadtarchiv: 226/11, S. 38–42.
- 16 Bremen, StA: 2-Q.9-438, 275.
- 17 Bremen, StA: 2-Q.9-444.
- 18 Larabee (wie Anm. 12), S. 9f.
- 19 Ebd., S. 47–51.
- 20 Ebd., S. 64f.
- 21 Ebd., S. 23ff.
- 22 Kopie der Heiratsurkunde in Bremen, StA: 2-Q.9-444.
- 23 Mit der Versenkung des Frachters LUCONA im Indischen Ozean am 23. Januar 1977 sollte später ein ganz ähnliches Szenario in die Tat umgesetzt werden.
- 24 Bremen, StA: 2-Q.9-438, 210.
- 25 Siehe den Prospekt der Firma Krebs (Bremen, StA: 2-Q.9-437, 197).
- 26 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 196; 2-Q.9-438, 180a, 236.
- 27 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 103.

- 28 Bremen, StA: 2-Q.9-438, 216a.
- 29 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 79.
- 30 Bremen, StA: 2-Q.9-438, 216a.
- 31 Bremen, StA: 2-Q.9-437, 49.
- 32 Sowohl der Frachtbrief als auch der Versicherungsschein sind erhalten (Bremen, StA: 2-Q.9-437, 82, 83).
- 33 Peter Fassbender: Die Weltzeituhr von Johann Ignaz Fuchs in Bernburg an der Saale. In: *Schriften der Freunde alter Uhren* 33, 1994, S. 107–116; Hans Lang und Sabine Hocqué-Schneider: *Bernburger geographisch-astronomische Kunstuhr*. Bernburg 1999. – Ob Fuchs die Bernburger Uhr als Sühneleistung oder aus Dankbarkeit für seinen erreichten Wohlstand gebaut hat, ist eine spekulative Annahme. Die Paderborner Uhr wurde 1945 bei einem Luftangriff zerstört.
- 34 *The Illustrated London News*, 26.8.1882, S. 237; Richard Larn und Clive Carter: *Cornish Shipwrecks: The South Coast*. Newton Abbot 1969, S. 121f.

Horology in the Service of Crime: On the So-Called “Thomas Disaster” of 11 December 1875 in Bremerhaven

Summary

The paper discusses the background of the so-called “Thomas disaster” of 11 December 1875 in Bremerhaven – the first attempt to commit insurance fraud with the aid of a time bomb. The latter was to be placed on board the steamship *MOSEL*. Special consideration is given to the clockwork mechanism, and in this respect hitherto unknown sources have been consulted.